

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>11874</b>	<b>De M. José Evrard ( Non inscrit - Pas-de-Calais )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Transports</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports</b>
<b>Rubrique &gt; Union européenne</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Brexit, ports de Calais et Dunkerque</b>	<b>Analyse &gt; Brexit, ports de Calais et Dunkerque.</b>
Question publiée au JO le : <b>28/08/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>23/04/2019</b> page : <b>3956</b>		

### Texte de la question

M. José Evrard alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports sur le projet de la commission européenne d'effacer les ports de Calais et Dunkerque du trafic maritime communautaire. Le commissaire européen chargé des transports, la slovène Violeta Bulc, a décidé d'exclure du trafic maritime européen les ports de Calais et Dunkerque au profit des ports belges et néerlandais. En effet, compte tenu du *Brexit*, pour éviter les contrôles britanniques des biens irlandais à l'entrée et à la sortie du Royaume-Uni, la Commission européenne propose la mise en place d'une liaison directe de l'Irlande avec Anvers, Zeebruges et Rotterdam. Ce choix technocratique bruxellois doit être combattu avec la plus extrême rigueur. Il ne peut être admis que Dunkerque et surtout Calais qui supportent tout le trafic migratoire vers la Grande Bretagne soient l'objet d'une discrimination supplémentaire. Il lui demande en conséquence d'exercer de tout son pouvoir pour faire échouer le projet de la Commission européenne.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est pleinement engagé pour défendre les ports français dans le cadre de la révision du tracé du corridor RTE-T Mer du Nord – Méditerranée proposée par la Commission européenne le 1er août 2018. Dès le 10 août, il a été indiqué à la Commissaire aux transports Mme Violeta BULC, le désaccord de la France avec la proposition qui crée une liaison maritime directe entre l'Irlande et le Benelux, excluant les ports français. Ce désaccord porte tant sur la procédure de préparation de cette proposition que sur le fond. La proposition ne tient en effet absolument pas compte des échanges existants entre l'Irlande et la partie continentale de l'Union européenne (CE) qui transitent par le Royaume-Uni sans y faire étape. Il a donc été demandé à ce que les ports de Calais et Dunkerque, déjà inclus dans le corridor Mer du Nord – Méditerranée et qui représentent 87 % des échanges maritimes transmanche, fassent partie de cette nouvelle liaison maritime, passant par ces deux ports. De plus, il convient d'établir une liaison maritime directe entre l'Irlande et Le Havre, port du réseau central qui est le point d'entrée de l'axe Seine. En conséquence, l'axe Le Havre-Rouen-Paris, qui est déjà au sein du corridor Atlantique, pourrait également intégrer le corridor Mer du Nord – Méditerranée. Les discussions se sont tenues au Conseil fin janvier et se sont conclues par un accord avec le Parlement le 7 février dernier. Des progrès significatifs ont pu être obtenus pour la France. D'une part, bien que totalement absents de la proposition initiale, les ports français du réseau central que sont Le Havre, Calais et Dunkerque ont pu être intégrés à la liaison maritime identifiée entre l'Irlande et l'Europe continentale. D'autre part, il a été obtenu que le règlement (CE) n° 1315/2013 qui définit le réseau transeuropéen de transport soit révisé dès 2021, et non en 2023 comme cela était initialement prévu. Cela permettra de tenir compte des évolutions de trafic qui feront suite à la sortie du Royaume-Uni de l'Union



européenne. Enfin, le Gouvernement a également fait inscrire que les équipements de sécurité et de contrôle qu'il conviendra d'installer au sein des ports afin de permettre aux services compétents d'effectuer les contrôles rétablis suite au Brexit puissent être cofinancés sur l'enveloppe du mécanisme pour l'interconnexion en Europe en 2019 et 2020.